CAMERA DEI DEPUTATI N. 3255

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLA DIFESA
(TREMELLONI)

E COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

—

Istituzione delle indennità di imbarco e di navigazione per il personale della Guardia di Finanze

Seduta del 23 giugno 1966

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il personale imbarcato del contingente di mare della Guardia di finanza, così come quello della Marina militare, fruisce di un particolare trattamento economico a titolo compensativo del rischio, delle responsabilità, del disagio economico e delle rinunzie che il servizio a bordo comporta.

Per la Marina militare la materia è disciplinata dal regolamento sugli assegni d'imbarco, approvato con regio decreto 15 luglio 1938, n. 1156, modificato dai decreti legislativi 20 febbraio 1948, n. 61 e 24 gennaio 1948, n. 196, nonché dalle leggi 8 aprile 1952. n. 356, e 14 luglio 1959, n. 494.

Per la Guardia di finanza intervenne in origine il decreto interministeriale 1° settembre 1925, n. 1838, che stabilì « soprassoldi » in misura pressoché uguale agli assegni d'imbarco per la Marina: tali compensi, però, non vennero praticamente mai rivalutati, poiché subirono un lieve aumento solo in forza del decreto interministeriale 22 aprile 1948, n. 30640, che fissò le aliquote nella misura giornaliera massima (comandante di unità) di lire 45 per soprassoldo d'imbarco e di lire 55 per soprassoldo di navigazione (quest'ultimo in genere non eccede i 15 giorni al mese); e nella misura minima (elettricisti e marinai) di lire 15 per imbarco e di lire 18 per navigazione.

Attualmente il rapporto tra il trattamento del personale del Corpo e quello della Marina militare è di 1 a 7.

Tale rapporto non trova rispondenza con gli incarichi che oggi sono svolti dal naviglio della Guardia di finanza.

In passato, infatti, le unità del Corpo erano di modesto tonnellaggio in quanto destinate al controllo di natanti di corrispondenti prestazioni ed il normale teatro operativo comprendeva quasi esclusivamente la zona di vigilanza doganale marittima, che si estende per dodici miglia dal lido del mare. Ma dalla fine dell'ultimo conflitto mondiale si è dovuto contrastare un movimento marittimo sospetto, alimentato da forti organizzazioni e compiuto con mezzi veloci, dotati delle più progredite attrezzature tecniche, collegati con una rete capillare di informatori

a terra, equipaggiati con uomini decisi e spericolati; la nave che intende violare le leggi dello Stato è oggi in grado di spostarsi rapidamente da un settore all'altro, di mantenersi in navigazione oltre la zona di vigilanza doganale marittima in attesa di spingersi, con puntate veloci e di sorpresa, verso i tratti di costa ritenuti sguarniti di vigilanza.

Per un efficiente controllo del nuovo campo di azione, mentre la vigilanza costiera ha ricevuto impulso con l'impiego di nuovi mezzi veloci, operanti in stretto collegamento con i reparti a terra e i mezzi di ricognizione aerea, le unità alturiere sono state svincolate da basi fisse per attuare la manovra senza limitazioni nei settori più minacciati.

Ciò costringe le unità a rimanere in mare per lunghi periodi di tempo e a mutare assai frequentemente le loro basi di appoggio. Conseguentemente gli equipaggi sopportano un notevole disagio economico per l'esigenza di dover dividere con la famiglia lontana le competenze percepite.

Può ben dirsi, quindi, che le prestazioni richieste al personale imbarcato del Corpo non sono inferiori a quelle delle corrispondenti categorie della Marina; spesso, anzi, sono più gravose per il minore tonnellaggio delle navi, per la frequenza delle prestazioni, specialmente notturne, per la responsabilità connessa al disimpegno dei compiti istituzionali.

Le condizioni così delineate esprimono l'esigenza di adeguare ad esse i compensi attribuiti al personale imbarcato del Corpo, in modo da rendere le loro misure più rispondenti ai servizi che li determinano e più confacenti al valore attuale della moneta.

A tal fine è necessario che i compensi stessi siano anzitutto ordinati in modo diverso a seconda che spettino al personale di unità in armamento o in navigazione. Nella rivalutazione delle aliquote occorre tener conto inoltre della posizione particolare dei comandanti di unità. Il sottufficiale preposto a tale incarico ha la grave responsabilità della navigazione del natante, responsabilità che, in relazione alla potenza dei mezzi, alla pericolosità del compito, alla estensione delle zone di attività, non trova rispondenza, per la stessa categoria, in altra Arma o Corpo delle Forze armate.

Si sente inoltre la necessità di sostituire l'ormai superato termine di « soprassoldo » con quello di « indennità », prevedendo per il nuovo trattamento un apposito provvedimento legislativo.

Alle prospettate esigenze risponde l'allegato schema di disegno di legge, che si compone di 8 articoli.

L'articolo 1 attribuisce al personale della Guardia di finanza, adibito ai servizi di crociera o di navigazione costiera, l'indennità di imbarco e di navigazione, ne stabilisce le misure e prevede per il personale adibito ai servizi di navigazione lagunare, lacuale e portuale la corresponsione della sola indennità di imbarco.

L'articolo 2 attribuisce le indennità di imbarco e di navigazione, stabilendone la misura in relazione al grado ed all'incarico, agli ufficiali della Guardia di finanza imbarcati su unità appartenenti ai nuclei navali di manovra ed adibiti a servizi di crociera.

L'articolo 3 regola la corresponsione dell'indennità di imbarco, stabilendo il motivo ed i limiti dell'assegnazione.

L'articolo 4 regola la corresponsione dell'indennità di navigazione, prevedendone la concessione solo quando l'unità, per non meno di otto ore consecutive, esegua servizi in specchi d'acqua distanti almeno cinque miglia dalle opere foranee. Il secondo comma dell'articolo prescrive la corresponsione dell'indennità al personale ammogliato in caso di permanenza dell'unità, per lavori o per altri motivi, fuori dalla normale sede.

L'articolo 5 stabilisce la non comulabilità dell'indennità di imbarco con l'indennità di mare e precisa che quest'ultima compete solo nei casi di sospensione della prima.

L'articolo 6 provvede a sopprimere i soprassoldi di imbarco, navigazione e per incarichi di fiducia di cui agli articoli 45, 46 e 48 del decreto ministeriale 1° settembre 1925, n. 1838 e ad abrogare il decreto interministeriale 22 aprile 1948, n. 30640 con cui sono stati riordinati e rivalutati i soprassoldi stessi.

Non è prevista l'ulteriore sopravvivenza del soprassoldo per incarichi di fiducia, in considerazione della limitatissima portata e della irrilevante entità economica della retribuzione.

L'articolo 7 indica l'ammontare dell'onere derivante dall'applicazione del provvedimento e ne prevede la copertura.

L'articolo 8 fissa nel 1° gennaio 1966 la data di decorrenza della nuova legge.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(*Indennità di imbarco e di navigazione*).

Al personale indicato nella tabella di equipaggio o d'armamento delle unità del Naviglio della Guardia di finanza adibite ai servizi di crociera o di navigazione costiera, lacuale, lagunare o portuale, spettano le seguenti indennità giornaliere di imbarco e di navigazione:

GRADO E QUALIFICA	Indennità	
	di imbarco	di navigazione
SERVIZIO DI CROCIERA.		
Aiutante di Battaglia – Maresciallo Maggiore – Maresciallo Capo:		
Comandante	205	180
Sottordine di coperta	170	135
Direttore di macchina e primo motorista di complessi motori superiori a 200 HP.	190	165
Sottordine di macchina e secondo motorista dei suddetti complessi	155	150
Maresciallo Ordinario – Brigadiere – Vicebrigadiere:		
Comandante	205	180
Sottordine di coperta	170	135
Direttore di macchina e primo motorista di complessi motori superiori a 200 HP.	190	165
Sottordine di macchina e secondo motorista dei suddetti complessi	155	150
Nostromo	140	115
Motoristi e fochisti in sottordine, fochisti, artefici ed ordinari, radiotelegrafisti, elettroradaristi	140	100
Elettricisti, Cannonieri, Marinai	105	60
Appuntato e Finanziere:		
Sottordine di macchina e secondo motorista di complessi motori superiori a 200 HP.	140	150
Nostromo	125	115
Motoristi e fochisti, fochisti artefici ed ordinari, radiotelegrafisti, elettroradaristi	120	100
Elettricisti, Cannonieri e Marinai	90	60

GRADO E QUALIFICA	Indennità	
	di imbarco	di navigazione
SERVIZIO COSTIERO.		
Aiutante di Battaglia – Maresciallo Maggiore – Maresciallo Capo:		
Comandante	170	135
Primo motorista	155	150
Maresciallo Ordinario – Brigadiere – Vicebrigadiere:		
Comandante	170	135
Sottordine di coperta	140	115
Primo Motorista	155	150
Nostromo	140	100
Motoristi, radiotelegrafisti, elettroradaristi	140	100
Elettricisti e Marinai	105	60
Appuntato e Finanziere:		
Padrone	160	135
Sottordine di coperta	125	115
Primo Motorista	140	150
Nostromo	120	100
Motoristi, radiotelegrafisti, elettroradaristi	120	100
Elettricisti e Marinai	90	60
SERVIZIO LACUALE – LAGUNARE O INTERNO PORTUALE		
Aiutante di Battaglia – Maresciallo Maggiore – Maresciallo Capo:		
Padrone	140	—
Elettroradaristi, Elettricisti e Marinai	100	—
Maresciallo Ordinario – Brigadiere – Vicebrigadiere:		
Padrone	140	—
Sottordine di coperta	125	—
Motorista	155	—
Elettroradaristi, Elettricisti e Marinai	100	—
Appuntato e Finanziere:		
Padrone	125	—
Motorista	140	—
Elettroradaristi, Elettricisti e Marinai	85	—

ART. 2.

Le indennità d'imbarco e navigazione spettano anche agli ufficiali imbarcati su unità del servizio navale della Guardia di finanza, appartenenti a nuclei navali di manovra e adibite ai servizi di crociera, nelle seguenti misure giornaliere:

QUALIFICA	Grado	Indennità	
		di imbarco	di navigazione
Comandante nucleo navale di manovra	capitano	300	350
Comandante nucleo navale di manovra	tenente	250	300
Altri incarichi	tenente	150	200

ART. 3.

(*Indennità di imbarco*).

L'indennità di imbarco è corrisposta nella misura di cui ai precedenti articoli 1 e 2 quando l'unità è in armamento; è ridotta alla metà quando l'unità è in posizione di armamento ridotto e cioè dopo il quindicesimo giorno di permanenza agli ormeggi, alla fonda, sullo scalo o in bacino; cessa dopo il quinto giorno di armamento ridotto.

Non si effettuano riduzioni o sospensioni dell'indennità di imbarco per i periodi di tempo durante i quali l'unità, per lavori o per altri motivi, debba rimanere assente dalla sede normale di assegnazione.

ART. 4.

(*Indennità di navigazione*).

L'indennità di navigazione di cui ai precedenti articoli 1 e 2 spetta per i giorni in cui l'unità esegue servizi di navigazione in specchi di acqua distanti almeno 5 miglia dalle opere murarie più foranee di ciascun porto o sede, per una durata non inferiore ad otto ore consecutive.

Qualora, per lavori o per altri motivi, l'unità debba rimanere assente dalla sede di normale assegnazione, sarà ugualmente corrisposta l'indennità di navigazione al personale ammogliato imbarcato, in aggiunta al-

l'indennità di imbarco, per tutto il periodo della permanenza dell'unità fuori della normale sede.

ART. 5.

L'indennità di imbarco non è cumulabile con l'indennità di mare.

Al personale di cui all'articolo 1, l'indennità di mare compete soltanto nei casi di sospensione dell'indennità di imbarco.

ART. 6.

(*Disposizioni finali*).

Sono soppressi i soprassoldi di cui agli articoli 45, 46 e 48 del decreto ministeriale 1° settembre 1925, n. 1838.

È abrogato il decreto interministeriale 22 aprile 1948, n. 30640.

ART. 7.

All'onere di lire 43 milioni, in ragione d'anno, derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo 1189 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'anno finanziario 1966 e dei corrispondenti capitoli per quelli successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 8.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ed ha effetto dal 1° gennaio 1966.